

Fahrerloser Bus vor dem Aus?

Der Betrieb zwischen Bahnhof und Berufsbildungswerk endet im Dezember – ob und wie es weitergeht, ist offen / Erfahrungsberichte erwünscht

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
DANIEL HERTWIG

Waiblingen.

Seit August ist in Waiblingen ein fahrerloser Elektro-Kleinbus unterwegs. An zwei Tagen pro Woche befördert er im Rahmen eines Forschungsprojekts auch Fahrgäste zwischen dem Bahnhof und dem Berufsbildungswerk (BBW). Aber nun steht das Ende des Betriebs auf der Straße bevor – und die Finanzierung für eine Fortsetzung ist nicht gesichert. Die Verantwortlichen sind dazu in Gesprächen mit dem Landesverkehrsministerium, um zu klären, ob und wie es in Waiblingen weitergeht.

Bislang fährt der automatisierte Bus, ein Fahrzeug des französischen Herstellers Easymile mit sechs Sitzen, montags und dienstags, von morgens bis zum frühen Abend, meist einmal pro Stunde zwischen zwei eigens eingerichteten Haltestellen am P+R-Parkplatz am Bahnhof (Hess-Areal) und einer am BBW in der Steinbeisstraße. Über die Maybachstraße surrt die „Ameise“ durchs Gewerbegebiet, auf einer festgelegten Route und mit Sensoren ausgestattet. An Bord befindet sich zwar kein Fahrer, aber ein Operator, der bei Bedarf eingreifen kann. Dabei handelt es sich um zuvor extra geschulte Busfahrer des Waiblinger Unternehmens Omnibus-Verkehr Ruoff (OVR).

Betrieb in Waiblingen endet vor Weihnachten

Am Dienstag, 20. Dezember, um 18.19 Uhr endet der Betrieb nun mit der letzten fahrplanmäßigen Ankunft an der Haltestelle Ameisenbühl am Bahnhof. „Ob und wie es mit der Ameise weitergeht, wird sich in den nächsten Wochen herausstellen“, so Projektsprecher Frank Ulmer auf Anfrage unserer Redaktion. Man sei im Gespräch mit der Landesregierung in Stuttgart.

Mit Ministerialdirektor Berthold Frieß wird bald hochrangiger Besuch aus dem Verkehrsministerium in Waiblingen erwartet. Man wolle mit ihm auf das Forschungsprojekt zurückblicken. „Vor allem ist aber der Blick in die Zukunft im Fokus: Was braucht es, um das autonome Fahren im ÖPNV für Baden-Württemberg in Gang zu bringen?“

In den Gesprächen wird aber wohl auch die Frage nach einer Finanzierung für den Bus-Betrieb in Waiblingen Thema sein. Zudem geht es laut Professor Ralf Wörner von der Hochschule Esslingen, der das Forschungsprojekt koordiniert, auch darum, welche Auswirkungen fahrerlose Busse auf Innenstädte haben. Diese Facette des Themas habe man im Projekt Ameise bisher nicht bearbeiten können. Er freue sich daher, dass auch Steffen Braun vom Fraun-



Ein Schild am P+R-Parkplatz am Bahnhof Waiblingen weist darauf hin: Hier verkehrt ein automatisiertes Fahrzeug.

Archivfoto: Palmizi

hofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation in Stuttgart die Forschungsergebnisse aus Waiblingen angeschaut habe und „mit uns gemeinsam überlegt, was das autonome Fahren im ÖPNV für die künftige Gestaltung der Innenstädte bedeutet“.

„Dass ein Fahrzeug auf virtuellen Schienen fährt, ist längst und gut machbar. Das Drumherum ist für die Zukunft viel wichtiger“, so Armin Baumann von der am Projekt beteiligten Softing GmbH. „Das betrifft nicht nur das eigens in Waiblingen aufgebaute 5G-Netz und die damit einhergehende Datenkommunikation. Die Herausforderungen liegen bei den Daten sowie in sozialen und wirtschaftlichen Themen.“

„Es wird in den nächsten Jahren darum gehen, wie der Betrieb wirtschaftlich dargestellt werden kann“, sagt Reha Tözün vom Unternehmen Bridging IT. „Die Wirtschaftlichkeit ist sehr wichtig. Zum einen, damit viele Menschen sich den barrierefreien ÖPNV leisten können, und zum anderen, damit die lokalen Verkehrsbetriebe das überhaupt finanzieren können. Die steigende Auslastung und das allgemeine Interesse am Forschungsbusbetrieb Ameise zeigen, dass das Interesse und die Bereitschaft für

Neues in der Bevölkerung grundsätzlich da sind. Die neue IT-Infrastruktur im Fahrzeug und darum herum wird für neue Geschäftsmodelle ein großes Thema sein.“

Nutzer können Erfahrungen einbringen bei Online-Workshop

Das Waiblinger Projekt sollte auch die Akzeptanz in der Bürgerschaft erforschen. Dazu gibt es am Dienstag, 29. November, einen Online-Workshop. Erwartungen und eigene Erfahrungen können hier eingespeist werden, so die Stadt, die ebenfalls am Forschungsbetrieb beteiligt ist. Es gehe unter anderem um diese Fragen:

- „Würde ein Bus angenommen werden, wenn die Ansprech- und Aufsichtsperson nicht im Fahrzeug, sondern in einer Leitstelle sitzen würde?“
- „Welche individuellen Einschränkungen einzelner Fahrgäste sollen beim autonomen Fahren berücksichtigt werden, so dass eine selbstständige Nutzung möglich ist?“
- „Gibt es Lücken in der Bus- oder Bahnverbindung, wo der künftige Einsatz autonomer Busse sinnvoll wäre?“
- „Würde diese Verbesserung des Angebo-

tes einen Umstieg vom Auto auf den Bus und die Bahn bewirken?“

Anmeldung zum Workshop unter 07 11/ 25 97 17 21 oder per E-Mail an ameise@wandelgesellschaft.de. Alternativ dazu sind laut Stadt „auch Termine für Einzelinterviews oder gemeinsame Testfahrten möglich“. Interessierte können sich hierzu unter ameise@bridging-it.de melden.

Projektsprecher Frank Ulmer ist überzeugt, dass autonomes Fahren das Gesamtverkehrsaufkommen reduzieren kann, was auch helfe, Staus zu vermeiden. Das müsse aber im ÖPNV, also etwa mit Bussen geschehen, nicht mit dem eigenen Pkw. Denn: „Das autonome Fahren wird das Auto bequemer machen: Die Zeit im Stau mit Video und E-Mails wird kurzweilig. Daher ist aus Klimasicht das autonome Fahren im Individualverkehr nur attraktiv, wenn es durch Steuern verteuert wird. Sonst werden wir nur noch im Stau stehen.“

Der Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr werde leichter fallen, wenn der pünktlich und zuverlässig komme – „und uns irgendwann auch als Rufbus vor der eigenen Haustüre abholt“.